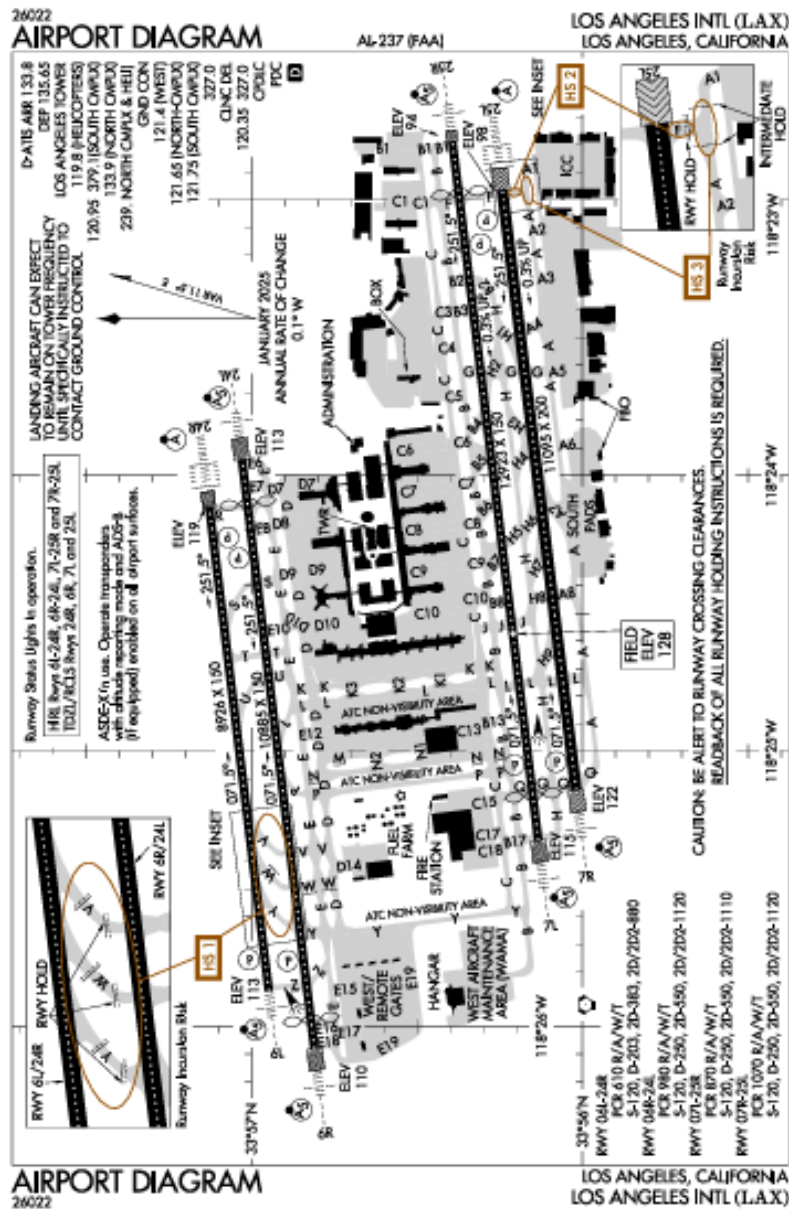




céu nublado com Teto de 6.000 pés (passando para 6.500 pés) e céu fechado a 20.000 pés; o vento era de 200° com 14 KT (passando para 17 KT) com rajadas de 21 KT (24 KT).

As aproximações para pista 17L contam com um procedimento ILSL/LOC e dois procedimentos RNP (Y e Z). Os três procedimentos instruem arremetida mantendo rumo e subindo (da DA/MDA) até 1.000 pés, para curvar à esquerda e voar direto para bloqueio de auxílio subindo para 3.000 pés. O procedimento ILS/LOC tem DA de 699 pés (199 pés AAL) e MDA de 1.000 pés, com arremetida O procedimento IAP RNP Z RWY 17L (RA) tem DA de 936 pés, enquanto o IAP RNP Y RWY 17L tem os mínimos de descida de 699 pés (modo LPV), de 909 pés (LNAV/VNAV) e 920 pés (LNAV).

No dia 08 de abril, o B.777-300 da Air France de matrícula F-GZNP, que realizava o vôo AF-25 - de Los Angeles (KLAX), Califórnia (EUA) para Paris/*Charles de Gaulle* (França), recebeu autorização para decolagem e acelerou para decolar da pista 24L e abortou a decolagem em baixa velocidade (a cerca de 60 KT) após um jato executivo Gulfstream, que havia pousado anteriormente, ultrapassar barra de espera. As luzes de advertência da pista ficaram vermelhas, alertando a tripulação do B.777 sobre a incursão da pista. O B.777 reduziu a velocidade em segurança, liberou a pista e aguardou por cerca de 10 minutos antes de taxiar novamente até barra de espera e decolar cerca de 15 minutos após a decolagem abortada. A aeronave chegou em Paris no horário previsto.



Em *post* no dia 15 (abril) na plataforma *online* da AIN, a redatora de notícias da mídia Amy Wilder repercutiu o incidente em Los Angeles, com a notícia que a FAA está investigando o evento de incursão de pista no Aeroporto Internacional de Los Angeles (KLAX) depois que controladores de tráfego aéreo cancelaram a autorização de decolagem de um voo da Air France quando um jato executivo ingressou na pista (06R/24L) sem autorização.

Wilder revela, segundo a NBC Los Angeles, que o incidente de 08 de abril, envolvendo o voo 25 da Air France, ocorreu por volta das 18:15LT (ie, 02:15Z - 09/04), quando o Boeing 777-328ER acelerava para decolar para o Aeroporto Charles de Gaulle, em Paris (LFPG). Um Gulfstream G650ER, que acabara de pousar, cruzou a pista 24L, colocando-se diretamente na trajetória da corrida de decolagem da aeronave da Air France que decolava.

Os controladores de tráfego aéreo instruíram o Gulfstream a aguardar em Ponto de Espera para pista 24L após o pouso, e piloto do jato cotejou a instrução, de acordo com as gravações do controle de tráfego aéreo. No entanto, o jato executivo prosseguiu e cruzou a barra do ponto de espera.

Pode-se supor que o jato G650ER pousou na pista 24R, e teria sido instruído a livrar a pista por uma das saídas rápidas – TWY “V”, “W” e “Y” -, para o cruzamento da pista 06R/24L.

As luzes de alerta de pista avisaram a tripulação da Air France sobre a incursão, e os pilotos imediatamente abortaram a decolagem, segundo a NBC4. Controladores cancelaram a autorização de decolagem depois que o Gulfstream invadiu a pista. A tripulação da Air France conseguiu parar a aeronave em segurança, manteve-se em posição por aproximadamente 10 minutos e, em seguida, decolou com sucesso, com um pequeno atraso.

Boletins METAR de 01:53Z e 02:53Z (17:53 e 18:56LT) mostram que o tempo em Los Angeles (KLAX) era de visibilidade de 10 SM (16 km/8,7 MN) com céu com poucas nuvens com base a 2.500 pés; o vento era de oeste (270°) com 06 KT.

Horas depois desse incidente, um Airbus A321 da *Frontier Airlines* foi forçado a abortar a decolagem no aeroporto de Los Angeles (KLAX) quando veículos de serviço entraram na área da pista. A FAA também está investigando esse incidente.

Os incidentes consecutivos em um dos aeroportos mais movimentados do EUA ocorrem em meio a uma maior atenção à segurança de pista após uma colisão em solo com fatalidades no Aeroporto *LaGuardia*, em Nova York, na noite de 22 de março. Durante corrida de pouso, um jato CRJ-900 da *Air Canada Express* colidiu com um veículo de resgate e combate a incêndio, que ingressou na pista autorizado, para atender uma emergência de uma outra aeronave. Na colisão, os dois pilotos Air Canada Express morreram, e dezenas de passageiros e os dois bombeiros se feriram.

De acordo com dados da FAA, as incursões de pista no EUA têm girado em torno de 1.700 ocorrências por ano nos últimos seis anos. Embora a maioria dos incidentes se enquadre nas categorias C ou D - onde há tempo suficiente para evitar colisões ou nenhum impacto imediato na segurança -, um número crescente de eventos das categorias A e B, em que a colisão foi evitada por pouco e/ou houve risco de colisão, tem atraído a atenção nacional.

A FAA implementou ferramentas, incluindo a SAI - *Surface Awareness Initiative* (Iniciativa de Consciência de Superfície), que oferece consciência situacional em tempo real aos controladores em aeroportos movimentados. Fabricantes como Garmin, Honeywell e *Collins Aerospace* também introduziram sistemas aprimorados de alerta de superfície baseados na cabine de comando, que emitem avisos em tempo real aos pilotos sobre possíveis conflitos durante as operações de taxi e decolagem. [EL]